

Basel, den 12. Januar 2018

Stellungnahme zur Anpassung des kantonalen Richtplans

## **1. Allgemeines/ Vorbemerkungen**

### ***Laissez-faire ist keine Richtplanung***

Der Richtplan beinhaltet keine raumplanerische Strategie, sondern Laissez-faire. Sinn des Richtplans ist es nicht, die sowieso stattfindende Entwicklung anzukündigen, sondern strategische Rahmenbedingungen festzulegen, um die Entwicklung in die gewünschte Richtung zu lenken. BastA! fordert einen Richtplan, der voraus denkt und sich an den Bedürfnissen der Bevölkerung und dem Schutz der Umwelt ausrichtet. Gebiete für eine Verdichtung und für Hochhäuser sind anhand von objektiven Kriterien zu bestimmen, anstatt es einseitig dem Zufall und Willen der Investor\*innen zu überlassen.

### ***Wohnen ist eine Verteilungsfrage***

Zur Beseitigung der Not an günstigen und bezahlbaren Wohnungen nützt es nichts, auf Teufel komm raus Wohnungen zu bauen, wenn dabei die Verteilungsfrage (Preisklasse der Wohnungen) ignoriert wird und gleichzeitig mit weiteren Zentralisierung von Arbeitsplätzen in der Stadt der die Nachfrage steigt. Es gilt «mit angemessenen wohnungspolitischen Massnahmen sicherzustellen, dass auch für die wirtschaftlich schwächeren Bevölkerungsgruppen und für Haushalte mit spezifischen Bedürfnissen (ältere Menschen, Menschen mit Behinderung) geeignete und bezahlbare Angebote zur Verfügung stehen.» (Raumkonzept Schweiz, ARE 2012)

Mit dem Anheizen der Verdichtung durch Abriss von Liegenschaften mit günstigen Wohnungen fördert der Richtplan sogar den Verlust solcher Angebote und damit die Verdrängung der wirtschaftlich schwächeren Bevölkerung aus dem Kanton. BastA! wehrt sich vehement gegen diesen Umbau von Basel zu einer Stadt für Reiche und fordert, endlich eine Wohnpolitik für die wirtschaftlich schwächere Bevölkerung zu machen.

### ***Wirtschaft: Vielfalt statt Klumpenrisiko***

Der Richtplan ist einseitig auf die Förderung der wachsenden Zentralisierung von Arbeitsplätzen in wertschöpfungsintensiven Branchen in der Stadt ausgerichtet. Die Entwicklung von Wirtschaftsflächen, Wohnraum, Mobilität und Naturschutz richtet sich nach diesen Branchen und nicht nach den Bedürfnissen der Bevölkerung oder einer breit abgestützten Wirtschaft.

Der Richtplan gibt zwar vor, das Ziel zu haben, den Nachfragedruck auf Wohnraum und den Pendlerverkehr zu reduzieren, bewirkt aber das genaue Gegenteil. Anstatt einer weiteren Zentralisierung der Arbeitsplätze in Basel und dem Ausbau des Pharma-Clusters (Klumpenrisiko) muss eine Stabilisierung der Arbeitsplatzzahl und eine Stärkung der Branchenvielfalt in der Stadt angestrebt werden.

### ***Mangelnde Koordination: Siedlung, Verkehr, Grünraum***

Die Teilrichtpläne Naturschutz und Mobilität müssen gleichzeitig mit dem Richtplan erlassen werden. Naturschutz und Mobilität müssen gleichzeitig gleichwertig in der Planung berücksichtigt werden und nicht der Siedlungsentwicklung unter- und nachgeordnet. Anstatt einer rollenden Planung mit Fokus auf die Siedlungsentwicklung verlangt BastA! eine Richtplangesamtrevision.

## 2. Zur Strategie

### **Wohnen ST4 und ST5**

Wohnen wird als Wirtschaftsfaktor begriffen anstatt aus Sicht der Bevölkerung wahrgenommen. Das Ziel, Wohnungsangebote für alle Bedürfnisse zu schaffen und zu erhalten, muss ernst genommen sein. Die Zufriedenheit mit dem Wohnraumangebot hat seit 2011 stark abgenommen. Dies liegt u.a. auch an der fehlenden Verfügbarkeit von bezahlbaren Wohnungen. Gerade für dieses Problem, beinhaltet der Richtplan keine Strategie. Es reicht nicht, das Angebot zu vergrössern, wenn die Verteilungsfrage und Preisklasse der Wohnungen ignoriert wird und gleichzeitig mit weiteren Zentralisierung von Arbeitsplätzen in der Stadt der die Nachfrage erhöht wird.

BastA! fordert deshalb, dass der Richtplan die Verteilungsfrage angeht und konkrete Planungsziele und Planungsanweisungen zum Erhalt von günstigen und bezahlbaren Wohnungen und eine Kostenmiete-Quote für Entwicklungsareale beinhaltet:

1. 50% der für das Wohnen genutzten BGF von Entwicklungsarealen ist durch gemeinnützige Wohnbauträger zu erstellen und zu Kostenmiete zu erstellen. Die Hälfte dieser Wohnungen darf die Mietzinsbegrenzung der Subjekthilfe nicht überschreiten.
2. Der Kanton erstellt selber Wohnungen, die er zu günstigen Konditionen an Personen in der Sozialhilfe und Personen, welche Prämienverbilligungen erhalten, vermietet.
3. Im Rahmen der Stadtteilrichtpläne sind Massnahmen gegen die Verdrängung in anliegenden Quartieren zu erlassen.
4. Auf eine bauliche Verdichtung durch Abriss und Neubau ist in Gebieten mit vielen bezahlbaren Wohnungen und unterdurchschnittlicher Wohnfläche pro Person zu verzichten.
5. Ergänzend zum Richtplan braucht es Massnahmen auf Gesetzesebene um den Mietzinsanstieg bei Ersatzneubauten und Gesamtanierungen zu verhindern.

### **Mobilität ST6**

Der strategische Entscheid zur Abstimmung von Siedlungsentwicklung und ÖV-Erschliessung ist grundsätzlich zu begrüssen. Jedoch fehlt die dafür notwendige Mobilitätsstrategie, welche erst mit dem Teilrichtplan Mobilität folgt. Es ist daher offen zu lassen, ob die ÖV-Erschliessung mittels S-Bahn verbessert werden soll oder mit einer Verbesserung des Tramnetzes.

Der Strategische Entscheid ist zu streichen.

### **Arbeiten ST7 und ST8**

Mit dem Fokus auf eine Nutzungsintensivierung und wertschöpfungsintensive Branchen drohen KMU und wertschöpfungsschwache Branchen und Betriebe verdrängt zu werden. Der Kanton ist weiterhin gefordert, dieser Verdrängung entgegen zu wirken.

Die Streichung des Satzes «Der Gefahr der Verdrängung von kleinen und mittleren Unternehmen wird durch Flächenmanagement entgegengewirkt» bei ST7 wird abgelehnt.

S-Bahn: Die Bahn darf nicht ausschliesslich aus der Sicht der wirtschaftlichen Entwicklung geplant werden. Es braucht eine Auseinandersetzung im Zusammenhang mit dem Teilrichtplan Mobilität, welche nicht durch eine einseitige Betrachtung im Rahmen des Wirtschafts-Richtplans gemacht werden darf. Auf Vorwegnahmen von Aspekten der Mobilität ist zu verzichten. Ob der Ausbau der S-Bahn als Schwerpunkt festgelegt wird, muss im Rahmen des Teilrichtplans Mobilität entschieden werden.

Bei ST8 ist der Satz «Ein Schwerpunkt wird auf den Ausbau des S-Bahnnetzes gelegt» ist zu streichen.

### 3. Zu den Objektblättern

#### S 1.1. Entwicklung des Siedlungsgebiets

Das Credo hinter diesem Kapitel ist der Standortwettbewerb, die Erhöhung des BIP und die Entwicklung zur AAA-Stadt im Sinne des Finanzratings. Dieses Credo wird den Bedürfnissen nach bezahlbarem Wohnraum, mehr Grünraum und Naturschutz, einer nachhaltigen Mobilität und einer Wirtschaft, in der auch nicht-hochqualifizierte einen Arbeitsplatz finden übergeordnet.

Symptomatisch dafür ist, dass die Teilrichtpläne Naturschutz und Mobilität nicht gleichzeitig zum

BastA! verlangt, dass die Teilrichtpläne Naturschutz und Mobilität nicht nachgeordnet, sondern gleichzeitig mit dem Richtplan erlassen werden. Naturschutz und Mobilität müssen gleichwertig in der Planung berücksichtigt werden.

Der Richtplan führt die Entwicklung weiter, welche zum Missverhältnis zwischen der Anzahl Arbeitsplätze und der Anzahl Einwohnenden geführt hat und die steigende Wohnungsknappheit sowie die Zunahme des Pendelverkehrs und des Nutzungsdrucks auf Grün- und Freiflächen verursacht. Obwohl das Problem anerkannt wird, weiterhin auf die Zunahme von Arbeitsplätzen hingearbeitet, wodurch sich das Missverhältnis weiter verschärft.

Das genannte Raumplanungskonzept Nordwest, welches eine weitere Fokussierung der (Wirtschafts-) Entwicklung auf die Kernstadt Basel anstrebt, ist raumplanerischer, verkehrspolitischer, sozialer und föderalistischer Perspektive kritisch zu hinterfragen. Eine weitere Fokussierung auf die Stadt bringt zusätzlichen Pendelverkehr, mehr Druck auf den Wohnungsmarkt, eine Entmischung von Wohnen und Arbeiten (Politik der langen statt kurzen Wege) und einen zunehmenden Arbeitsplatz- und Steuerverlust in den ländlichen Zentren. Diese Politik ist nicht nachhaltig und weder für die Stadt noch für die kleineren Zentren in der Region positiv.

BastA! verlangt eine Neuorientierung der raumplanerischen Ausrichtung, welche bei der Wohnraumentwicklung als oberstes Ziel hat ein Wohnungsangebot für alle Bedürfnisse zu schaffen und zu erhalten. Neubauten müssen Wohnungen in allen Preisklassen beinhalten und dürfen nicht auf Kosten von Bauten mit günstigen und bezahlbaren Wohnungen entstehen. Bei den Wirtschaftsflächen soll auf eine weitere Steigerung der Flächen für Büro, Forschung und Dienstleistung verzichtet werden und Flächen fürs Handwerk und produzierende Gewerbe erhalten bleiben. Die Anzahl Arbeitsplätze ist zu stabilisieren und eine weitere Erhöhung des Life Science-Abhängigkeit zu verhindern.

#### **Massnahmen zu den verschiedenen Quartieren**

Gundelingen: Problematisch ist hier, dass ausschliesslich eine Reduktion des quartierfremden motorisierten Durchgangsverkehrs angestrebt wird und keine Änderung des gesamten Modalsplits. Es ist offensichtlich, dass hier indirekt der Gundelitunnel befördert werden soll.

BastA! verlangt die Reduktion des gesamten MIV durch eine Veränderung des Modalsplits anstatt den MIV mit dem Gundelitunnel bloss zu verlagern insgesamt zu erhöhen.

Klybeck / Kleinhüningen: Es ist zu begrüßen, dass die Entwicklung der Klybeck-Werkarealen in Abstimmung mit den benachbarten Entwicklungsgebieten und den umliegenden Quartieren stattfinden soll. Es fehlen jedoch konkrete Massnahmen und Kriterien, wie diese Abstimmung stattfinden soll. Ebenso fehlen Angaben dazu, wie die Identität der bestehenden Quartiere Klybeck und Kleinhüningen erhalten bleiben soll, wenn sich die Bevölkerungszahl durch die Entwicklungsgebiete mehr als verdoppelt und gleichzeitig eine Aufzoning mitten in den Quartieren geplant ist. Die Verlagerung der bestehenden Hafensbahn ist für die Entwicklung des Hafens nicht notwendig und schadet der Erschliessung der Hafensflächen am Westquai und Ostquai.

BastA! fordert, dass die Entwicklungen des Klybeck-Areals und der der Hafen-Stadtentwicklung Klybeck Kleinhüningen zeitlich so gestaffelt werden, dass ein natürliches, stetiges Wachstum über viele Jahre anstatt einer schlagartigen Veränderung des Quartiers ermöglicht wird. Zudem ist auf die Sozialstruktur der Quartiere Rücksicht zu nehmen und in den Entwicklungsgebieten mindestens ein Drittel der Fläche für Wohnräume für finanzschwache Personen und Familien und für Arbeitsflächen für die wertschöpfungsarme Wirtschaft zu reservieren.

Die Mitwirkung der Quartiere Klybeck und Kleinhüningen am Stadtteilrichtplan ist sofort wiederaufzunehmen.

Auf die Aufzoning innerhalb der Quartiere ist zu verzichten, da diese mit den Entwicklungsgebieten bereits stark belastet sind.

Auf die Verlagerung der Hafenbahn und die Umnutzung des Bahnareals entlang des Altrheinwegs ist bis auf weiteres zu verzichten.

BastA! fordert zudem, dass in den Arealen mit Altlasten zuerst eine vollständige Sanierung der Altlasten bis auf den Fels auf Kosten der aktuellen Besitzer vorgenommen wird und erst danach über die anschliessende Nutzung entschieden wird.

### **S 1.2. Siedlungsgliedernde Freiräume**

Es ist sinnvoll, die unterschiedlichen Nutzungsansprüche der Freiräume am Siedlungsrand zu koordinieren. Es fehlen jedoch erneut konkrete Massnahmen oder Kriterien, wie das erfolgen soll. Zudem ist offen, was mit der «Sicherung des Entwicklungspotentials für künftige Planungen» gemeint ist. Falsch ist es, diese Koordination dem Planungsamt zu übertragen, da das Gebiet nicht überbaut werden darf und soll.

Der ökologisch wertvolle Grün- und Freiraum Bäumlihof / Landauer / Rheinäcker ist langfristig als solcher zu erhalten und durch ökologische Strukturen aufzuwerten. Eine Überbauung dieses Gebiets oder Teile davon ist zu verhindern.

### **S 1.3 Vertikale Verdichtung**

Die «Strategie», da zu verdichten, wo die Eigentümer verdichten wollen, ist keine raumplanerische Strategie, sondern Laissez-faire. Sinn des Richtplans ist es nicht, die sowieso stattfindende Entwicklung anzukündigen, sondern strategische Rahmenbedingungen festzulegen, um die Entwicklung in die gewünschte Richtung zu lenken. Qualitätssichernde Verfahren im Rahmen des Bebauungsplans oder des Baugesuchs ermöglichen ausschliesslich die Beurteilung des Einzelfalls und reichen nicht, um die räumliche Entwicklung über den Kanton zu lenken.

BastA! verlangt eine örtliche Festlegung im Richtplan von Verdichtungs-Gebieten und Entdichtungs-Gebieten anhand klarer, objektiv überprüfbarer Kriterien, nach denen entschieden wird, ob an diesem Ort zusätzlich verdichtet werden soll.

BastA! schlägt dafür folgende Kriterien für Verdichtungsgebiete vor:

1. Die Verdichtung fokussiert auf Quartiere und Gemeinden mit unterdurchschnittlicher Dichte (Einwohner\*innen pro ha Zonen S und 2-6).
2. Die Verdichtung ist nur zulässig, wenn der Grünflächenanteil im Quartier über 20% liegt oder durch die bauliche Verdichtung über 20% kommt.
3. Fokussierung der baulichen Verdichtung auf Quartiere mit hoher Wohnfläche pro Kopf (> 40m<sup>2</sup>), um Rebound-Effekt der höheren Wohnfläche pro Person nach baulicher Verdichtung zu umgehen.
4. In Quartiere mit tiefen Mietzinsen findet die Verdichtung ist die Verdichtung besonders vorsichtig anzugehen und nur mittels Aufstockungen der bestehenden Liegenschaften umzusetzen.
5. In Quartieren mit einer geplanten oder kürzlich umgesetzten Arealentwicklung (Kapitel ...) wird auf eine weitere Verdichtung verzichtet.

6. In Quartieren mit einer hohen Dichte (Einwohner\*innen pro ha Zonen S und 2-6) und einem tiefen Grünflächenanteil sind entstehende Brachen als Grün- und Freifläche zu erhalten, um die Grünraumversorgung der Bevölkerung zu verbessern.

Sofern eine zusätzliche bauliche Verdichtung aufgrund obiger Kriterien als sinnvoll erachtet wird, soll sie durch eine Zonenplanänderung ermöglicht werden. Eine zusätzliche Verdichtung legitimiert keinen von der Regelbauweise abweichenden Bebauungsplan, da sie nicht auf den Einzelfall bezogen ist und dadurch zu einer ungerechtfertigten Ungleichbehandlung und zu einer Aufweichung der Regeln der Zonenplanung führt.

Planungsgrundsatz A «Um im Kanton Basel-Stadt mittels vertikaler Verdichtung zusätzlichen Wohn- und Arbeitsraum zu schaffen, besteht grundsätzlich die Möglichkeit mittels Bebauungsplänen von der Regelbauweise abzuweichen.» ist zu streichen.

#### **S. 1.4. Hochhäuser**

Der Hochhaus-«Strategie» entspricht wie bei der «vertikalen Verdichtung» eine übergeordnete Strategie und eine städtebauliche Planung. Hochhäuser werden dort zugelassen, wo es Inverstor\*innen für Hochhäuser gibt.

BastA! verlangt eine örtliche Festlegung von Gebiete, in welchen Hochhäuser städtebaulich geeignet und möglich sind sowie eine Höhenbegrenzung, welche die maximale Höhe pro Hochhausgebiet festlegt. Die Eignung eines Gebietes für Hochhäuser ist im Rahmen des Richtplans zu prüfen und nicht erst im Einzelfall.  
Für Bebauungspläne welche eines oder mehrere Hochhäuser zulassen ist jeweils eine Mitwirkung der Quartierbevölkerung nach §55 durchzuführen.

#### **S 1.5 Siedlungsfreiraum**

Die Festlegung von Gebieten, in welchen die Freiraumverbesserung bevorzugt vorangetrieben wird, wird unterstützt. Die Vorzugsgebiete zur Verbesserung der Freiraumversorgung sind jedoch anhand nachvollziehbarer Kriterien zu wählen, wofür sich der statistische Indikator «Anteil Grünfläche» anbietet. Zudem soll in allen grossen Entwicklungsgebieten die Chance genutzt werden, um den Grünraummangel in der Stadt zu reduzieren und mehr Frei- und Grünraum zu schaffen.

Festlegungen a) Zusätzlich zu den genannten Quartieren Gundeldingen, Matthäus und St. Johann sind daher die Quartiere Klybeck, Rosental, Kleinhüningen, Clara, Vorstädte und Am Ring festzusetzen, welche alle einen geringeren Grünflächenanteil haben als das St. Johann haben.  
Festlegungen b) Die Quartiere mit Schwerpunkten der Siedlungsentwicklung (Klybeck, Kleinhüningen, Gundeldingen (Dreispietz), St. Johann (Nord), Rosental, Wolf, St. Alban (Wolf)) sind je nach Planungsstand als Vororientierung, Zwischenergebnis oder Festsetzung für die Freiraumerweiterung aufzunehmen. Die Freiraumerweiterung ist im Rahmen des Stadtteilrichtplans oder des Bebauungsplans zu konkretisieren.

Mit der zunehmenden Klimaerhitzung steigen die Anforderungen an die Verteilung der Grün- und Freiflächen. Um Urban Heat Island-Effekte zu reduzieren, sind zusätzliche Flächen notwendig. Zudem ist auf bei der Anordnung von Gebäuden bei grösseren Überbauungen darauf zu achten, dass die Luft möglichst ungehindert zirkulieren kann. Die Versiegelung von Oberflächen durch Wege und Verkehrsflächen muss reduziert werden. Dafür sind beispielsweise Mergel oder Rasengittersteine geeignet.

BastA! fordert die Erstellung einer Strategie zur Anpassung an die Klimaerhitzung, welche in den Richtplan und insbesondere in die Freiraumentwicklung und die Gestaltung von Entwicklungsgebieten einfließen muss.

## **S 1.7 Lärmschutz**

Wir begrüssen, dass zur Reduktion des Strassenverkehrslärms Geschwindigkeitsbegrenzungen und die Beschränkung der Verkehrsmenge vorgesehen sind.

Im Teilrichtplan Mobilität ist festzuschreiben, in welchen Quartiere und Strassen der Verkehrslärm mittels Geschwindigkeitsbegrenzung und/oder gezielter Verkehrsreduktion reduziert werden soll.

### **Lärmschutz Osttangente**

Der Rheintunnel bringt keine Verkehrsreduktion, sondern bloss eine Verlagerung. Sofern nicht gleichzeitig die Kapazität der Osttangente reduziert wird, bringt es sogar eine Verkehrssteigerung, welche den positiven Effekt auf die Lärmbelastung durch die Verlagerung früher oder später wieder wegfrisst.

BastA! lehnt den Rheintunnel aufgrund der Kapazitätserweiterung als Lärmsanierungsprojekt ab.

Unter Massnahmen wird aufgeführt, dass der Regierungsrat zusätzlich zu dem vom ASTRA vorgesehenen Lärmschutz weitere Massnahmen finanzieren will. Es fehlt jedoch eine Konkretisierung, was damit gemeint ist.

BastA! verlangt die vollständige Einhausung und Begrünung der Osttangente.

## **S2 Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung**

Die Zuordnung der Areale zu den Schwerpunkten Arbeiten, Arbeiten und Wohnen sowie Wohnen ist nicht immer nachvollziehbar. So ist das «Äussere St. Johann» dem Schwerpunkt Arbeiten zugeordnet, obwohl ein Nutzungsmix von Arbeiten und Wohnen vorgesehen ist. Areale in welchen die Ausrichtung bezüglich Wohnen und Arbeiten noch nicht geklärt sind (Rosental, Wolf) sind nur als Zwischenergebnis und nicht als Festsetzung aufzuführen.

### **S 2.1 Schwerpunkte Arbeiten**

Die Strategie fokussiert einseitig auf multinationale Unternehmen und Hochqualifizierte Arbeitnehmende. Dadurch nimmt das Klumpenrisiko zu und Arbeitsplätze für weniger Hochqualifizierte in anderen Branchen fallen weg. Dieser bereits durch den laufenden Strukturwandel stattfindende Prozess von der Industrie und dem Gewerbe zur Pharma wird raumplanerisch noch gefördert. Durch die beabsichtigte Nutzungsintensivierung von Wirtschaftsflächen wird das weniger wertschöpfungsintensive Handwerk und produzierende Gewerbe verdrängt.

Mit dem Richtplan ist Diversifizierung von Industrie, Gewerbe und Handwerk zu fördern, anstatt die weitere Fokussierung.

### **Details zu den örtlichen Festlegungen**

Messe Schweiz: Wie viele Parkplätze für den Betrieb der Messehallen notwendig sind, ist nach der PPV zu berechnen und kann nicht durch den Richtplan vorweg genommen werden.

Die Angabe der Parkplatzzahl für die Messe Schweiz ist zu streichen.

Areal F. Hoffmann – La Roche: Die Funktionsanpassung im Strassenraum der Grenzacherstrasse, welche bis jetzt im Richtplan als Chance zur Aufweitung und Umgestaltung dieser Strasse genannt wurde, ist bis jetzt nicht erfolgt.

Die Aufwertung und Umgestaltung der Grenzacherstrasse ist weiterhin als Ziel im Richtplan festzuhalten.

Das Gebiet der «Westquai-Insel» ist im Kapitel S. 2.2 Arbeiten und Wohnen aufgeführt. Aufgrund der in diesem Gebiet ansässigen Hafенbetriebe und der am Ostquai weiterhin notwendigen lärm-, staub- und geruchsintensiven Hafенwirtschaft, ist das Areal des Westquais nicht für die Wohnnutzung geeignet.

Das «Gebiet Westquai-Insel» ist als Schwerpunkt Arbeiten im Richtplan festzusetzen.

### **S 2.2 Schwerpunkte Arbeiten und Wohnen**

Die Verlagerung der bestehenden Hafенbahn ist für die Entwicklung des Hafens nicht notwendig und schadet der Erschliessung der Hafенflächen am Westquai und Ostquai. Zudem ist die Gleisanlage ein ökologisch wertvoller Ruderalstandort und als Naturschutzinventar geschützt. Auf die Verlagerung der Hafенbahn und die Umnutzung des Bahnareals entlang des Altrheinwegs ist bis auf weiteres zu verzichten.

Gebiet Altrheinweg ist zu streichen oder höchstens als Vororientierung aufzuführen, da zurzeit offen, ob bzw. wann das Areal für eine Umnutzung frei wird. Eine Festlegung als Zwischenergebnis entspricht nicht dem Planungsstand. Zudem ist das «Gebiet Westquai-Insel» als Schwerpunkt in diesem Kapitel zu streichen und als Schwerpunkt Arbeiten im Richtplan festzusetzen.

Die Quartiere Klybeck und Kleinhüningen sind stark unterdurchschnittlich mit Grün- und Freiräumen versorgt. Hinzu kommt, dass mit der Hafенentwicklung auf dem Gebiet des alten Badischen Rangierbahnhofs ein Naturgebiet von nationaler Bedeutung zerstört würde. Auch die Begleitgruppe zur Hafен- und Stadtentwicklung forderte grosszügige Renaturierungs-, Grün- und Erholungsflächen und empfiehlt, den Unterlauf der Wiese zu renaturieren und entlang von Rhein und Wiese einen grosszügigen, durchgehend öffentlichen grünen Uferstreifen ohne Verkehrsachse zu schaffen. An der Wiesemündung soll ein zugängliches Naherholungsareal ähnlich wie das Birsköpfli eingerichtet werden. In dieser Zone soll keine Brücke über den Rhein errichtet werden.

Auf dem Klybeckquai ist ein grosszügiger Park zu erstellen, welcher der Naherholung der Bevölkerung dient und mit einer Passerelle vom Zentrum des Klybecks zugänglich ist. Zudem sind geschützte Flächen mit hohem ökologischen Wert zu erstellen, welche einen Teil des notwendigen Ersatzes für des alten Badischen Rangierbahnhofs ausmachen kann. Die Entwicklungen des Klybeck-Areals und der der Hafен-Stadtentwicklung Klybeck Kleinhüningen sind zeitlich so gestaffelt werden, dass ein natürliches, stetiges Wachstum über viele Jahre ermöglicht wird. Zudem ist auf die Sozialstruktur der Quartiere Rücksicht zu nehmen. Die Entwicklung der Schwerpunktgebiete darf nicht zur Verdrängung der finanzschwachen Bevölkerung aus den Quartieren führen.

Das Areal Klybeck ist stark mit giftigen Altlasten belastet. Die Besitzer des Areals BASF und Novartis sind für die vollständige Sanierung des Areals bis auf den Fels verantwortlich. BastA! schliesst sich der Forderung der Ärztinnen und Ärzte für Umweltschutz an, das Ausmass der Belastung offenzulegen und einen umfassenden Sanierungsplan in die öffentliche Vernehmlassung zu geben, bevor über die weitere Nutzung des Areals entschieden wird.

Im Richtplan ist die Verpflichtung zur Ausarbeitung und Auflage eines Sanierungsplans als Voraussetzung für die weitere Konkretisierung der Planung und die Erstellung des Stadtteilrichtplans festzuschreiben. Zusätzlich zu den rund 50'000 m<sup>2</sup> die dem Kanton bzw. der Einwohnergemeinde für die Nachfrage nach Wirtschaftsflächen verkauft werden soll, sind mindestens 50'000 m<sup>2</sup> für die Nachfrage nach günstigen und bezahlbaren Wohnungen dem Kanton bzw. der Einwohnergemeinde zu verkaufen und durch diese selber zu bewirtschaften. Die entsprechenden

BGF können zu den 50% durch gemeinnützige Wohnbauträger zu erstellende Wohnräume angerechnet werden.

Für ÖV-Erschliessung des Klybeck-Areals ist neben einer Trammerschliessung eine S-Bahnhaltestelle des Herzstück-Basel vorgesehen. Sofern mit der Überbauung des Klybeckareals nicht bis zur Realisierung des Herzstücks zugewartet wird, muss die notwendige sehr gute ÖV-Erschliessung durch die Trammerschliessung gewährleistet werden. Zurzeit ist die Trammerschliessung des Areals aufgrund der Distanzen zur Tramhaltestelle «Ciba» aber insbesondere auch durch die fehlenden Kapazitäten in der ohnehin gut ausgelasteten Linie 8 nicht ausreichend.

BastA! verlangt, dass die ÖV-Erschliessung des Klybeckareals parallel zur Diskussion der Nutzung vorangetrieben wird, so dass sie beschlossen, finanziert und fertig gestellt ist, bis die ersten neuen Nutzungen auf dem Klybeck-Areal bezugsbereit sind.

#### **S 2.4 Ortszentren**

Bei den Details zu Basel steht, dass ein Ziel der Entwicklung der Innenstadt die Stärkung der Finanzkraft des Kantons ist. Das widerspricht jedoch dem Ziel, die Funktionsvielfalt zu stärken. Denn je höher die Mieten von Wohnungen, Ladenlokalen und Büros in der Innenstadt ist, desto höher die Steuerinnahmen, gleichzeitig werden kleine, umsatzschwache Betriebe und die weniger betuchte Bevölkerung aus der Innenstadt verdrängt.

BastA! verlangt, dass die Nutzungsvielfalt in der Innenstadt gestärkt wird und die Verdrängung von lokalen Betrieben durch internationale Ketten nicht auch noch gefördert wird.

#### **S 3.1 Verkehrsintensive Einrichtungen**

Basel braucht keine weiteren Einkaufszentren. Die Schliessung des Einkaufszentrums Stücki und die Nichtrealisierung des Einkaufszentrums Erlenmatt zeigen, dass auch die Investor\*innen das erkannt haben. Zudem schadet jedes zusätzliche Einkaufszentrum der dezentralen Versorgung in den Quartieren und den Läden in der Innenstadt.

BastA! verlangt die Streichung der Standorte für neue Einkaufszentren, Fachmärkte und Freizeiteinrichtungen in Basel.

#### **A 2 3Land**

Ergänzend zum bereits im Kapitel S 2.2 Schwerpunkte Arbeiten und Wohnen Aufgeführten, wird die eine neue Trambrücke zwischen Kleinhüningen und Huningue genannt. Die dafür notwendigen Grundlagen wie die Mobilitätsplanung und der Stadtteilrichtplan Klybeck Kleinhüningen bestehen jedoch noch gar nicht. Bevor ein Projektwettbewerb für eine zusätzliche Rheinbrücke ausgeschrieben wird, muss deren Notwendigkeit im Rahmen des Teilrichtplans Mobilität überprüft werden. Im Rahmen des Teilrichtplans Klybeck Kleinhüningen ist die Nutzung der Entwicklungsgebiete zu konkretisieren und insbesondere festzulegen, wie die Rhein und Wieseufer gestaltet werden sollen. Die Begleitgruppe zur Hafen- und Stadtentwicklung forderte grosszügige Renaturierungs-, Grün- und Erholungsflächen empfiehlt, an der Wiesemündung ein zugängliches Naherholungsareal ähnlich wie das Birschöpfli einzurichten und in diesem Gebiet keine Brücke über den Rhein zu errichten. In diesem Zusammenhang muss geklärt werden, ob im Bereich der Wiesemündung überhaupt eine Brücke gebaut werden kann, oder ob die Vorgaben des Naturschutzes einem Brückenbau widersprechen.

BastA! steht einer zusätzlichen Rheinbrücke im Bereich der Wiesemündung kritisch gegenüber und verlangt, dass vor der Lancierung der Brückenplanung die notwendigen Abklärungen und Planungen. Insbesondere der Teilrichtpläne Mobilität und der Stadtteilrichtplan Klybeck Kleinhüningen müssen vorliegen, bevor ein Projektwettbewerb ausgeschrieben werden kann.

Wird der Bau einer Trambrücke als sinnvoll und möglich erachtet, ist sie baulich so zu festalten, dass sie ausschliesslich durch das Tram sowie den Fuss- und Veloverkehr genutzt werden kann. MIV ist nicht zuzulassen.

### **M 1.3 Linienschiff**

BastA! lehnt die Streichung des Objektblatts ab. Die Realisierbarkeit eines Linienschiffbetriebs ist unbestritten. Allenfalls ist der Betrieb auf das Sommerhalbjahr zu beschränken, um die wirtschaftlicher Tragfähigkeit zu verbessern.

Die Streichung des Objektblatts «Linienschiff» ist abzulehnen.

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme und bitten Sie, unsere Anträge zu berücksichtigen.

Für BastA! – Basels starke Alternative

Tonja Zürcher

Patrizia Bernasconi